



Administration de pilotage des Grands Lacs

2

0

0

1



RAPPORT ANNUEL

Siège social

2^e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

Région de l'Ouest

345, BOULEVARD LAKESHORE
ST. CATHARINES (ONTARIO)

Région de l'Est

2^e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

ADRESSE POSTALE

Boîte postale 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

Pour obtenir des exemplaires supplémentaires du présent
rapport, veuillez vous adresser à
l'Administration de pilotage des
Grands Lacs, boîte postale 95,
Cornwall (Ontario), Canada.
Prix : 4 \$ chacun.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	*M. B. DUCHARME Représentant du secteur public
Membre	M. G. BELLEY Représentant des pilotes
Membre	*M. D. LANGLOIS Représentant des pilotes
Membre	M. I. LANTZ Représentant de l'industrie maritime
Membre	*M. R. J. PATERSON Représentant de l'industrie maritime
Membre	MME J. GETHINGS Représentante du secteur public

DIRIGEANTS

Directeur général	M. R. F. LEMIRE
Secrétaire et trésorier	M. R.R. MÉNARD
Directeur de l'exploitation	M. F. H. WADE
Adjoint au directeur de l'exploitation	M. D. R. TROTTIER
Gérant de bureau – Port Weller	M. S. HINCHLIFFE

*Membres du Comité de vérification.

Le 2 février 2001

L'honorable David Collenette, C. p., député
Ministre des Transports

Monsieur,

Tel qu'il est exigé par la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs vous présente son rapport annuel pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2001.

L'Administration a connu une excellente saison de navigation et a pu remplir son mandat, qui est d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans un contexte financier assurant son autonomie financière, service qui est à la fois juste et raisonnable pour tous les utilisateurs.

L'Administration a gelé ses tarifs pour les sept (7) dernières années, soit depuis 1994, et les a réduits de 5 p. 100 en 1999 et en 2000. Cette réduction tarifaire de 5 p. 100 représente pour les utilisateurs une économie de 800 000 \$ pour cette période de deux ans. Il s'agit d'une mesure concrète prise pour assurer un système de transport des plus économiques sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Au cours des douze mois qui viennent de s'écouler, l'Administration a touché 13 408 004 \$ en recettes, soit une baisse de 13,7 p. 100 par rapport à l'année précédente. Ses dépenses ont totalisé 15 684 106 \$, ce qui représente un déficit de 2 276 102 \$. Ce déficit sera financé à même le profit réalisé par l'Administration entre 1993 et 1998. Par ailleurs, le nombre total d'affectations de pilotes canadiens a diminué de 17 p. 100 par rapport à 2000 et le nombre d'océaniques enregistré à l'écluse Saint-Lambert, soit à l'entrée du réseau, a diminué de 18 p. 100 comparativement à 2000.

L'ouverture de la saison de navigation 2001 a eu lieu le 23 mars 2001, et le dernier navire ayant besoin d'un pilote a quitté la voie maritime le 25 décembre 2001. La période d'ouverture a été plus difficile que d'habitude en raison du temps froid, de niveaux d'eau inférieurs à la normale et d'une quantité importante de glace. La renégociation des conventions collectives des quatre groupes de pilotes a été entreprise et les nouvelles ententes devraient entrer en vigueur d'ici l'été 2002. L'économie nord-américaine étant en récession depuis le printemps 2001, les industries de l'acier, de l'automobile et de la fabrication de la région des Grands Lacs ont affiché un ralentissement. Le volume de trafic a diminué de façon importante en 2001, et on ne prévoit pas de hausse en 2002. La base de coûts de l'Administration est de nature fixe puisque tous les pilotes sont des employés. Par conséquent, la réduction du volume de trafic en 2001 a entraîné une augmentation significative de son déficit. L'Administration est présentement à compenser les effets de cette réduction du trafic afin d'atteindre le seuil de rentabilité en 2002.

En 1999, l'Administration a adopté une nouvelle orientation relativement au gouvernement de la société selon laquelle le directeur général à temps plein est responsable des activités quotidiennes de l'Administration et le président à temps partiel gère les affaires du conseil. Ce changement, qui est un résultat direct de la *Loi maritime du Canada de 1998*, a permis à l'Administration de réduire les coûts et d'exercer un contrôle efficace de ses activités. L'Administration continuera d'appliquer des mesures d'économie et d'efficacité, tout en remplissant son mandat qui est d'assurer un service de pilotage sûr.

L'Administration tient à exprimer sa reconnaissance à tous ses employés et employées pour leurs efforts et leur engagement.

Pour le conseil d'administration

Le président,

Le directeur général,



Brian Ducharme



Robert F. Lemire

ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs est chargée d'assurer la préparation et la présentation équitable des états financiers, conformément aux principes comptable généralement reconnus, et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables et précises selon des fondements qui doivent être appliqués de façon conséquente et selon les circonstances. L'information financière fournie ailleurs dans le rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et un contrôle de la finance et de la gestion de même que des systèmes d'information et pratiques de gestion conçus de manière à fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie dans les délais prescrits. Ces mesures de contrôle fournissent un degré raisonnable de certitude que les biens de la société sont comptabilisés et protégés adéquatement, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir un degré raisonnable de certitude que les transactions s'effectuent en conformité avec la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les règlements s'y rapportant, et les règlements et politiques de l'Administration.

Le conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'entité, à l'exception de deux pilotes. Le conseil d'administration est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le Comité de vérification surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le Comité rencontre la direction et les vérificateurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour faire la vérification des états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont révisés et approuvés par l'Administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur externe, soit le vérificateur général du Canada, qui est nommé au poste de vérificateur en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué la vérification des états financiers conformément aux normes canadiennes de vérification généralement reconnues. Dans son rapport, elle décrit la nature de la vérification et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Le président,

Le directeur général



B. Ducharme



R. F. Lemire

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par action*. Avant le 1^{er} octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie 1 de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1^{er} octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a abandonné sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

- l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
- la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
- la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
- la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est aussi investie des pouvoirs suivants :

1. Embaucher des cadres et des employés, y compris des pilotes brevetés, au besoin.
2. Conclure des contrats avec une personne morale pour les services de pilotes brevetés.
3. Établir des règlements régissant la gestion de ses affaires internes.
4. Acheter, prendre à bail ou acquérir par d'autres moyens des terrains, des bâtiments, des bateaux-pilotes et d'autres biens, au besoin, et disposer de ces biens acquis.

5. Contracter des emprunts pour acquitter ses dépenses.
6. Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, placer en obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada des fonds dont elle n'a pas un besoin immédiat.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué à l'aide de bateaux-pilotes obtenus par contrat et de services de répartition, ces deux interventions étant contrôlées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall et le bureau régional à Port Weller, Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la United States Seaway Development Corporation, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région; la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation; la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le Port de Churchill, Manitoba

GOUVERNEMENT DE L-ENTITÉ

L'orientation qu'a adoptée l'Administration de pilotage des Grands Lacs relativement au gouvernement de l'entité est pleinement conforme à la philosophie et aux objectifs du ministère des Finances ainsi qu'aux lignes directrices du Conseil du Trésor concernant les sociétés d'État.

Rôle du président

Sur la recommandation du ministre des Transports, le président est nommé par le gouverneur en conseil. Il assure la présidence de toutes les réunions du conseil d'administration, fournit un leadership et offre des conseils au directeur général de l'Administration et, au nom du conseil d'administration, conseille le ministre des Transports sur toutes les questions liées à l'Administration et au pilotage dans les Grands Lacs.

Rôle du conseil d'administration

Le gouvernement de l'entité à l'Administration de pilotage des Grands Lacs relève du conseil d'administration. Le rôle du conseil consiste à guider et à superviser les affaires de l'entité au nom du gouvernement du Canada, qui d'ailleurs désigne les administrateurs.

Le conseil se compose du président et jusqu'à six autres membres qui apportent une combinaison équilibrée de compétences, d'expériences et de perspectives maritimes au processus décisionnel. L'Administration compte présentement un effectif complet à l'exception d'une vacance, qui sera probablement comblée au début de 2002. La fonction précise du conseil consiste à examiner les politiques, le plan d'entreprise ainsi que les budgets de fonctionnement et des immobilisations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, et à en recommander l'approbation au ministre des Transports. Le conseil contribue et accorde son approbation aux Plans stratégique et d'entreprise de l'Administration. Il assure également l'étude et l'approbation de tous les principaux contrats, des plans opérationnels, des états financiers, du rapport des vérificateurs et du rapport annuel. Le conseil assure que l'Administration maintient les normes les plus élevées possible dans l'exploitation d'un service de pilotage sûr, efficient et économique.

Rôle du directeur général

Selon la recommandation du conseil d'administration et du ministre des Transports, le gouverneur en conseil nomme un directeur général qui est chargé de la planification, de l'organisation, de la direction et du contrôle des activités de l'Administration. Le directeur général relève du président et des membres du conseil d'administration.

Rôle du comité de vérification

Le comité de vérification est un comité principal du conseil de l'Administration; il représente l'engin de l'Administration puisqu'il rehaussera la qualité de l'information financière, assurera que les principaux risques sont identifiés et gérés, permettra aux membres de la direction de faire valoir leur jugement personnel, créera un climat de discipline et de contrôle qui réduira les possibilités de fraude et augmentera la confiance des intervenants dans la crédibilité et l'objectivité du rendement ministériel.

Le comité a l'autorisation d'enquêter sur n'importe quelle activité de l'Administration. Le comité assure la surveillance financière et la surveillance des livres et dossiers ainsi que des systèmes et pratiques de contrôle généraux, de gestion et d'information.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

(en milliers)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Revenu	14 150 \$	13 408 \$	15 542 \$	14 818 \$	17 249 \$	13 251 \$
Coût d'exploitation	<u>14 823</u>	<u>15 684</u>	<u>16 635</u>	<u>15 171</u>	<u>15 548</u>	<u>12 041</u>
Profit (perte)	<u>(673) \$</u>	<u>(2 276) \$</u>	<u>(1 093) \$</u>	<u>(353) \$</u>	<u>1 701 \$</u>	<u>1 210 \$</u>
Budget	<u>(673) \$</u>	<u>30 \$</u>	<u>40 \$</u>	<u>10 \$</u>	<u>250 \$</u>	<u>200 \$</u>

RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Personnel administratif	10,5	10,5	9,5	9,5	10	10
Pilotes	67,5	69	69	67	64	63
Répartiteurs	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>
	87	88,5	87,5	85,5	83	82

AFFECTATIONS DE PILOTES

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Nombre	7 300	7 151	8 605	8 108	9 085	7 192
Planifié	7 300	8 100	7 300	7 200	7 400	5 500

AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Nombre	7 300	7 128	8 585	8 081	9 052	7 165
Pourcentage	100%	99,7%	99,8 %	99,7 %	99,7 %	99,6 %

COÛT MOYEN PAR AFFECTATION

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Montant	2 030 \$	2 200 \$	1 933 \$	1 871 \$	1 711 \$	1 674 \$

REVUE DU RENDEMENT 2001

Les résultats par rapport aux objectifs de 2001

	2002 <u>Budget</u>	2001 <u>Résultat</u>	2001 <u>Budget</u>	2000 <u>Résultat</u>
Nbre total d'affectations	7 300	7 151	8 100	8 605
Nbre total d'affectations sans accident -%	100%	99,7 %	99,5 %	99,8 %
Bénéfice net (perte)	<u>(673 000)\$</u>	<u>(2 276 102)\$</u>	<u>30 000 \$</u>	<u>(1 093 181)\$</u>
Flux de trésorerie provenant de				
L-exploitation	<u>(796 000)\$</u>	<u>(2 769 497)\$</u>	<u>(746 000)\$</u>	<u>(1 032 470)\$</u>
Dépenses en capital	<u>120 000 \$</u>	<u>118 105 \$</u>	<u>100 000 \$</u>	<u>70 383 \$</u>
Situation de trésorerie - fin de l'exercice	<u>2 466 452 \$</u>	<u>3 262 452 \$</u>	<u>6 541,000 \$</u>	<u>6 031 949 \$</u>
Nbre moyen d'affectations par pilote	<u>107</u>	<u>106</u>	<u>119</u>	<u>125</u>
Augmentations tarifaires (réductions)	<u>3 %</u>	<u>-%</u>	<u>-%</u>	<u>-5 %</u>

Objectifs généraux

- Dispenser des services de pilotage maritime et des services connexes économiques, sûrs, fiables et complets.
- Promouvoir l'utilisation efficace de l'actif de l'Administration, y compris l'équipement et les ressources humaines.
- Promouvoir le pilotage dans un contexte commercial en vue d'atteindre l'autonomie financière tout en assurant le meilleur coût possible aux utilisateurs.
- Être attentif aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement canadien.

Activités entreprises pour atteindre les objectifs

(i) Service de pilotage sûr, économique et fiable

L'Administration a investi 112 000 \$ en 2000 et 112 000 \$ en 2001 pour former les pilotes à utiliser des systèmes de navigation électroniques sophistiqués (SEVCM) afin de faciliter leurs tâches et de réduire le risque de collision et d'échouement des navires transocéaniques dans la voie maritime du Saint-Laurent.

L'Administration a pris les dispositions nécessaires pour offrir à tous ses pilotes un cours d'organisation de l'équipe à la passerelle, lequel a reçu l'approbation de Transports Canada, en vue de réduire davantage le risque d'erreurs à la passerelle de navigation lorsque les pilotes et les capitaines naviguent sur les eaux réglementées du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs. La moitié des pilotes de l'Administration ont participé à un cours de certification OEP d'une semaine offert à la Ville de Québec durant l'hiver de l'an 2000 et l'autre moitié fera de même durant l'hiver 2001. L'Administration a investi 112 000 \$ pour former des pilotes en 2001 et compte investir une somme équivalente en 2002.

L'Administration a fourni aux pilotes des cours spéciaux portant sur les problèmes liés au manque de sommeil dans ce genre de travail.

Dans tous les secteurs de pilotage, l'Administration a promulgué des règles de travail qui permettent aux pilotes de se reposer adéquatement après plusieurs affectations de nuit de suite. Cette mesure fera en sorte que les affectations de pilotage difficiles seront assumées par des pilotes bien reposés, ce qui diminuera le risque de fatigue.

L'Administration a récemment fait insérer dans les conventions collectives des pilotes une disposition préventive des grèves et des lock-out qui permettra de régler les litiges et ainsi d'éliminer toute possibilité d'arrêt de travail. Cette entente a été prolongée jusqu'en 2006.

L'Administration a gelé ses tarifs depuis 1994 et a implanté une réduction tarifaire de 5 p. 100 pour tous les secteurs de pilotage canadiens en 1999 et 2000. Cette réduction tarifaire représente pour les utilisateurs une économie de 800 000 \$ pour cette période de deux ans.

L'Administration a renégocié et conclu des conventions collectives d'une durée de trois ans avec tous les groupes de pilotes. Ces ententes, qui prendront fin le 31 mars 2002, prévoient des augmentations salariales annuelles de 3 p. 100 pour les trois années.

(ii) Utilisation efficace de l'actif de l'Administration

L'Administration a investi en 1997 160 000 \$ dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'un système informatisé d'aménagement des horaires pour ses pilotes. Ce projet permettra d'effectuer des affectations et de préparer des rapports d'exploitation de façon plus opportune, tout en améliorant la précision avec laquelle les pilotes et les navires sont suivis. Ce système permettra aussi à l'Administration d'accroître sa capacité de répartition dans la mesure où elle sera en mesure d'affecter tous les pilotes sans devoir multiplier le nombre de répartiteurs dans le cas où le volume de trafic augmenterait considérablement.

L'Administration a investi en 1998, 75 000 \$ de plus dans la conception de systèmes de facturation et de production de rapports et l'intégration de ceux-ci dans le système informatisé de répartition. Ces systèmes assureront une plus grande précision et des cycles de facturation plus courts dans son système de droits de pilotage à recevoir.

L'Administration a investi 60 000 \$ de plus en 2001 pour moderniser le système de répartition et le rendre compatible pour les usagers d'Internet.

(iii) Maintien de l'autonomie financière dans ses activités

L'Administration a achevé la restructuration de son personnel administratif qu'elle avait amorcée en 1994. Dans le cadre de cette restructuration, elle a supprimé 2,5 postes d'équivalent temps plein, ce qui lui permet d'économiser 195 000 \$ par année.

L'Administration continue de suivre ses politiques antérieures de sous-traitance en ce qui concerne les services de bateaux-pilotes dans le canal Welland. Il coûte à l'Administration environ 500 000 \$ par année pour deux bateaux-pilotes en service dans le canal Welland. Comme solution de rechange, l'Administration pourrait investir 2 000 000 \$ dans chaque bateau-pilote, accroître ses effectifs en recrutant 16 conducteurs de bateau-pilote et assumer des frais de réparation et d'entretien élevés. La pratique de sous-traitance s'est avérée avantageuse sur le plan financier pour l'Administration et un changement de pratique n'est pas envisagé.

(iv) Nombre de pilotes qualifiés

Dans son rapport concernant le pilotage qu'il a soumis au ministre des Transports en 1999, l'Office des transports du Canada a recommandé que l'Administration inclue dans son rapport annuel un compte rendu sur le nombre actuel de pilotes qualifiés. Ayant examiné ses besoins en termes de main d'oeuvre pour les cinq prochaines années, l'Administration a déterminé qu'il y aura une baisse du nombre de pilotes qualifiés à cause des retraites de pilotes à l'âge de 65 ans, comme suit :

2002 - aucune retraite
2003 - 3 pilotes, circonscription n° 2
2 pilotes, circonscription de Cornwall
2004 - 2 pilotes, circonscription de Cornwall
2 pilotes, circonscriptions n°s 2
2005 - 1 pilote, circonscription n° 2

L'Administration ne prévoit pas de retraite parmi les pilotes du Lac Ontario et de la circonscription n°

1 pendant les cinq prochaines années.

L'Administration a tenu des séances d'examen en 2001 en vue d'établir une liste d'admissibilité pour la circonscription n° 2, et à ce moment-ci, elle peut signaler qu'il existe un intérêt marqué pour les postes de pilote qui lui permettra d'établir une liste d'admissibilité de cinq candidats. Étant donné qu'elle ne prévoit que dix retraites au cours des cinq prochaines années, l'Administration est convaincue qu'il existe un nombre suffisant de candidats qualifiés pour toutes les circonscriptions.

Cette analyse est fondée sur un volume de trafic qui serait maintenu au niveau actuel. Ce volume correspond aux prévisions fournies à l'Administration par la Direction des statistiques et prévisions maritimes et de surface de Transports Canada.

(v) Programme d'apprentis-pilotes

L'Administration, en collaboration avec les pilotes et l'Institut maritime du Québec, a conçu et mis en place un programme de formation complet pour tous les éventuels apprentis-pilotes. Ce programme présente tous les ensembles d'habiletés que doit posséder un pilote pour assumer ses fonctions de même qu'un système d'évaluation objective qui confirmera à l'Administration et ses utilisateurs que le pilote a satisfait aux critères établis.

L'Administration a engagé quatre (4) apprentis-pilotes qui ont suivi ce nouveau programme. Elle est heureuse d'annoncer que trois (3) d'entre eux l'ont réussi. L'Administration examinera le programme à la lumière de l'expérience acquise avec les quatre apprentis susmentionnés et y apporteront des modifications en conséquence.

(vi) Mise au point sur les mesures prises par l'Administration pour satisfaire aux exigences de l'O.T.C. de 1999

Les recommandations suivantes ont été présentées dans la lettre du ministre des Transports adressée au président de l'Administration le 15 novembre 1999, et correspondent spécifiquement aux recommandations de l'O.T.C. telles que présentées dans son rapport au Parlement intitulé "Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens".

Recommandation

L'Administration est tenue d'élaborer et d'adopter une méthode fondée sur l'évaluation des risques pour désigner ou réévaluer les zones de pilotage obligatoire. En outre, elle est tenue de publier un règlement stipulant que la révision des facteurs et des conditions relatifs à la désignation de zone de pilotage obligatoire doit avoir lieu tous les cinq ans.

L'Administration est tenue d'élaborer et de mettre en oeuvre un système équitable et raisonnable en vue d'évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Ces évaluations devront être effectuées à des intervalles réguliers, au moins tous les cinq ans.

Le *Règlement de l'Administration de pilotage des Grands Lacs* doit être modifié afin de resserrer les conditions permettant d'exempter des navires du pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs.

État

Transports Canada a élaboré une méthode fondée sur l'évaluation des risques que doivent suivre les quatre administrations pour faire la révision des zones de pilotage obligatoire. L'APGL a entamé le processus de révision des zones de pilotage obligatoire qui devrait être terminée à l'été 2002.

Le processus d'élaboration d'un système pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services a été peaufiné et sera mis en oeuvre à l'hiver 2002. Ce processus a été entamé avec l'entière collaboration des pilotes.

L'Administration suit la méthode fondée sur l'évaluation des risques pour répondre à cette

exigence et devrait avoir terminé son examen d'ici l'été 2002.

Le Ministre recommande que l'Administration, en partenariat avec les pilotes et toutes les parties concernées, examine à des intervalles réguliers tous les aspects de ses opérations, et qu'elle rende compte au ministre des Transports, dans son rapport annuel, des mesures précises qu'elle a prises pour augmenter l'efficacité des services et réduire les coûts. Bien qu'une somme de travail considérable ait été abattue à cet égard, cet examen devrait constituer un objectif permanent.

Le Ministre exige que l'Administration procède à des consultations périodiques auprès des parties concernées au sujet des questions financières, opérationnelles et de planification et qu'elle explique, dans son rapport annuel au Parlement, son plan de consultation et la mise en oeuvre de ce plan.

Le Ministre recommande que l'Administration de pilotage des Grands Lacs élabore une méthode structurée de traitement des plaintes et rende compte de sa mise en oeuvre dans son rapport annuel 2000.

Le Ministre exige que l'APGL et l'industrie du transport maritime élaborent un système permettant la diffusion rapide de renseignements pratiques sur les incidents mineurs.

L'Administration doit, pour des raisons de transparence, fournir les raisons qui justifient tout rejet d'une demande de dispense.

L'Administration doit dorénavant indiquer dans son rapport annuel l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.

Cet exercice a été effectué en 2001 et sera répété en 2002.

En 2000, l'Administration a convoqué les parties concernées à une réunion annuelle et a répété cet exercice en 2001.

Une méthode structurée de traitement des plaintes a été mise en place en 2000 et maintenue en 2001. L'Administration a reçu quelques plaintes d'utilisateurs, mais chacune a été traitée de façon satisfaisante.

L'Administration et l'industrie du transport maritime ont discuté de cette recommandation, mais n'ont pas encore établi un système officiel. L'Administration rendra compte des progrès accomplis dans ce dossier dans son rapport annuel 2002.

L'Administration s'est conformée à cette exigence.

L'Administration a présenté dans ses rapports annuels de 1999 et de 2000 des renseignements sur l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés. L'Administration examinera cette question de nouveau en 2002 et en rendra compte dans son rapport annuel de 2002.

(vii) Rapport d'incidents

STATISTIQUES SUR LES INCIDENTS MARITIMES

<u>INCIDENT</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Collision	1	0	1
Naufrage	0	0	0
Feu/Explosion	1	0	0
Échouage	1	4	2
Heurt violent	1	0	3
Contact avec le mur d'une écluse	13	14	18
Heurt de la berge/du fond	4	2	2
Domage causé par la glace	0	0	0
Arrêt du navire	<u>2</u>	<u>1</u>	<u>0</u>
TOTAL	<u>23</u>	<u>21</u>	<u>26</u>
Pourcentage d'affectation sans incident	99,7%	99,8%	99,7%

Synopsis 2001

Comme prévu, la majorité des incidents maritimes dans la région relevant de l'Administration de pilotage des Grands Lacs comporte des contacts avec les bajoyers ou les parois des murs des écluses.

Au cours des trois dernières années, il n'y a eu qu'un feu, au mois d'octobre l'an dernier. L'incendie s'est déclaré lorsqu'un tuyau à carburant brisé a déclenché une gerbe de feu dans la salle des machines d'un navire-citerne alors qu'il était en transit sur la St. Mary's River.

La seule collision de 2001 s'est produite lorsqu'un navire étranger tentant de manoeuvrer pour atteindre son poste de mouillage dans le port de Hamilton a heurté l'extrême arrière d'un autre bâtiment attaché à un quai.

Le nombre de navires ayant heurté le fond a augmenté en 2001, sans doute à cause des niveaux d'eau qui continuent d'être bas. Malgré tout, le nombre d'échouages a diminué, peut-être grâce à la prudence dont les navigateurs ont fait preuve en demeurant au centre des chenaux.



RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2001 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2001 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Richard Flageole, FCA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 1 février 2002

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Bilan au 31 décembre 2001

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
ACTIF		
À court terme		
Encaisse et placements à court terme (note 3)	3 262 452 \$	6 031 949 \$
Débiteurs (note 3)	<u>2 998 735</u>	<u>3 524 954</u>
	6 261 187	9 556 903
À long terme		
Placements (note 3)	1 149 999	1 400 000
Placements réservés (note 3)	2 999 482	2 805 408
Immobilisations (note 4)	<u>186 078</u>	<u>166 340</u>
	<u>10 596 746 \$</u>	<u>13 928 651 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	4 149 441 \$	5 503 777 \$
Autres créditeurs et charges à payer (note 3)	255 702	152 969
Avantages sociaux futurs	<u>168 512</u>	<u>-</u>
	4 573 655	5 656 746
À long terme		
Avantages sociaux futurs	<u>2 817 996</u>	<u>2 790 708</u>
	<u>7 391 651</u>	<u>8 447 454</u>
AVOIR		
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport	82 074	82 074
Bénéfices non répartis	<u>3 123 021</u>	<u>5 399 123</u>
	<u>3 205 095</u>	<u>5 481 197</u>
	<u>10 596 746 \$</u>	<u>13 928 651 \$</u>

Engagements (note 5)

Les notes font partie intégrante des états financiers

Approuvé par le Conseil d'administration


 administrateur


 administrateur

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des résultats et des bénéfices non répartis
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Revenus		
Droits de pilotage	12 844 025 \$	14 933 164 \$
Intérêt et autres revenus	432 224	529 512
Revenus de répartition et de bateaux-pilotes	<u>131 755</u>	<u>79 425</u>
	<u>13 408 004</u>	<u>15 542 101</u>
Dépenses		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	10 962 639	12 262 799
Transport et déplacements	1 479 530	1 451 871
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	1 054 871	796 353
Services de bateaux-pilotes (note 6)	617 828	555 099
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	491 679	461 390
Avantages sociaux futurs	368 260	352 892
Services publics, fournitures et approvisionnements	135 955	140 629
Frais de formation des pilotes	111 799	111 964
Amortissement	98 367	78 803
Achat de services de répartition	94 082	79 188
Services professionnels et spéciaux	88 682	154 444
Communications	83 090	84 360
Location	66 101	75 675
Réparations et entretien	<u>31 223</u>	<u>29 815</u>
	<u>15 684 106</u>	<u>16 635 282</u>
Perte nette pour l'exercice	(2 276 102)	(1 093 181)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	<u>5 399 123</u>	<u>6 492 304</u>
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	<u><u>3 123 021</u></u> \$	<u><u>5 399 123</u></u> \$

Les notes font partie intégrante des états financiers

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Encaisse en provenance des (utilisée pour les) :		
<u>Activités d'exploitation</u>		
Perte nette pour l'exercice	(2 276 102) \$	(1 093 181) \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Provision pour les avantages sociaux futurs	195 800	112 820
Amortissement	98 367	78 803
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les placements à court terme	<u>(725 384)</u>	<u>333 470</u>
	<u>(2 707 319)</u>	<u>(568 088)</u>
<u>Activités d'investissement</u>		
Diminution (augmentation) des placements	250 001	(293 790)
Augmentation des placements réservés	(194 074)	(100 209)
Acquisitions d'immobilisations	<u>(118 105)</u>	<u>(70 383)</u>
	<u>(62 178)</u>	<u>(464 382)</u>
Diminution de l'encaisse	(2 769 497)	(1 032 470)
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	<u>6 031 949</u>	<u>7 064 419</u>
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	<u>3 262 452</u> \$	<u>6 031 949</u> \$

Les notes font partie intégrante des états financiers

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Notes aux états financiers
du 31 décembre 2001

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1^{er} octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la voie Maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes. La *Loi sur le pilotage* stipule que les droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants et que, de pair avec tout revenu d'autres provenances, ils doivent permettre à l'Administration de s'autofinancer.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

2. Conventions comptables importantes

Placements

Les placements sont comptabilisés au prix coûtant.

Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode linéaire et il est fondé sur la durée de vie utile estimative des immobilisations, comme suit :

Bâtiments	20 ans
Mobilier et matériel	de 5 à 10 ans
Matériel informatique et logiciels	5 ans

Régime de retraite

Le Régime de pensions de retraite de la fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, s'adresse à tous les employés. À la fois les employés et l'Administration doivent y contribuer.

Les cotisations au titre des services courants sont passées en charges de l'exercice en cours. Les cotisations pour les services passés sont passées en charges lorsqu'elles sont versées. Selon les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une cotisation au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique. La charge de l'exercice au titre du régime de retraite est de 1 032 798 \$ pour l'Administration. (753 251 \$ en 2000).

Avantages sociaux futurs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs est tenue de constater certains avantages postérieurs à l'emploi non liés à la retraite au cours des exercices où les employés rendent des services à l'Administration. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités de départ. L'Administration constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes comme prestations constituées. La portion du passif échéant en deçà d'un an représente les prestations de cessation d'emploi constituées pour les employés qui ont fait part de leur intention de quitter leur emploi au cours du prochain exercice.

3. Instruments financiers

L'Administration investit dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada, dans les obligations garanties par le gouvernement et dans les produits de banques à charte canadiennes (acceptations bancaires, dépôts à terme et certificats de dépôt). Les placements portent des taux d'intérêt fixes jusqu'à l'échéance. De par leur nature, les investissements de l'Administration ne sont pas considérés comme posant un risque de crédit important.

	<u>2001</u>		<u>2000</u>	
	<u>Montant</u>	<u>Intérêts (%)</u>	<u>Montant</u>	<u>Intérêts (%)</u>
Encaisse	966 529 \$		51 721 \$	
Arrivant à échéance d'ici un an:				
Acceptation bancaire	---		2 675 269	5.50 –
5.72				
Certificat de dépôt	1 200 000	6.20	---	
Obligations du gouvernement				
du Canada	200 000	5.05	1 049 999	4.18 – 5.55
Obligations provinciales	895 923	5.40 – 6.04	2 254 960	4.79 – 6.09
<hr/>				
Total de l'encaisse et placements à court terme	3 262 452		6 031 949	
Arrivant à échéance dans plus d'un an:				
Certificat de dépôt	---		1 200 000	
6.20				
Obligations du gouvernement				
du Canada	199 941	5.26	---	
Obligations provinciales	3 949 540	4.45 – 5.65	3 005 408	5.04 – 6.05
<hr/>				
Total des placements et placements réservés à long terme	4 149 481		4 205 408	
Total de l'encaisse et des				

placements 7 411 933 \$ 10 237 357 \$

Les placements réservés ont été établis afin de pourvoir au financement des avantages sociaux futurs des employés.

La valeur comptable de ces placements correspond approximativement tant à leur valeur marchande qu'à leur juste valeur.

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond à sa juste valeur en raison du terme à court qui est court. Il n'y a pas de concentration de débiteurs chez un client.

4. Immobilisations

	2001		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	71 846 \$	64 436 \$	7 410 \$
Mobilier et matériel	255 703	217 497	38 206
Matériel informatique et logiciels	<u>497 877</u>	<u>357 415</u>	<u>140 462</u>
	<u>825 426 \$</u>	<u>639 348 \$</u>	<u>186 078 \$</u>
	2000		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	66 446 \$	63 991 \$	2 455 \$
Mobilier et matériel	247 887	213 405	34 482
Matériel informatique et logiciels	<u>392 988</u>	<u>263 585</u>	<u>129 403</u>
	<u>707 321 \$</u>	<u>540 981 \$</u>	<u>166 340 \$</u>

5. Engagements

L'Administration a un bail avec l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour la location de locaux à bureaux qui est géré par la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent. Les montants de loyer futurs minimums à verser au cours des cinq prochains exercices sont les suivants :

2002	51 564
2003	51 564
2004	4 297
2005	-
	<u>107 425 \$</u>

De plus, l'Administration a des engagements contractuels approximatifs de 420 000 \$ pour les services de bateau-pilote en 2002 et des engagements contractuels d'environ 345 000 \$ pour les services de transport de surface en 2002.

6. Affectations et services de transport par bateaux-pilotes aux pilotes américains de la circonscription n° 1

En vertu d'une lettre d'entente, l'Administration fournit sans frais tous les services de répartition et de transport par bateaux-pilotes à Port Weller aux pilotes américains de la circonscription n° 1 et l'association des pilotes américains fournit sans frais des services de transport par bateaux-pilotes à Cape Vincent, dans l'état de New York.

7. Opérations entre apparentés

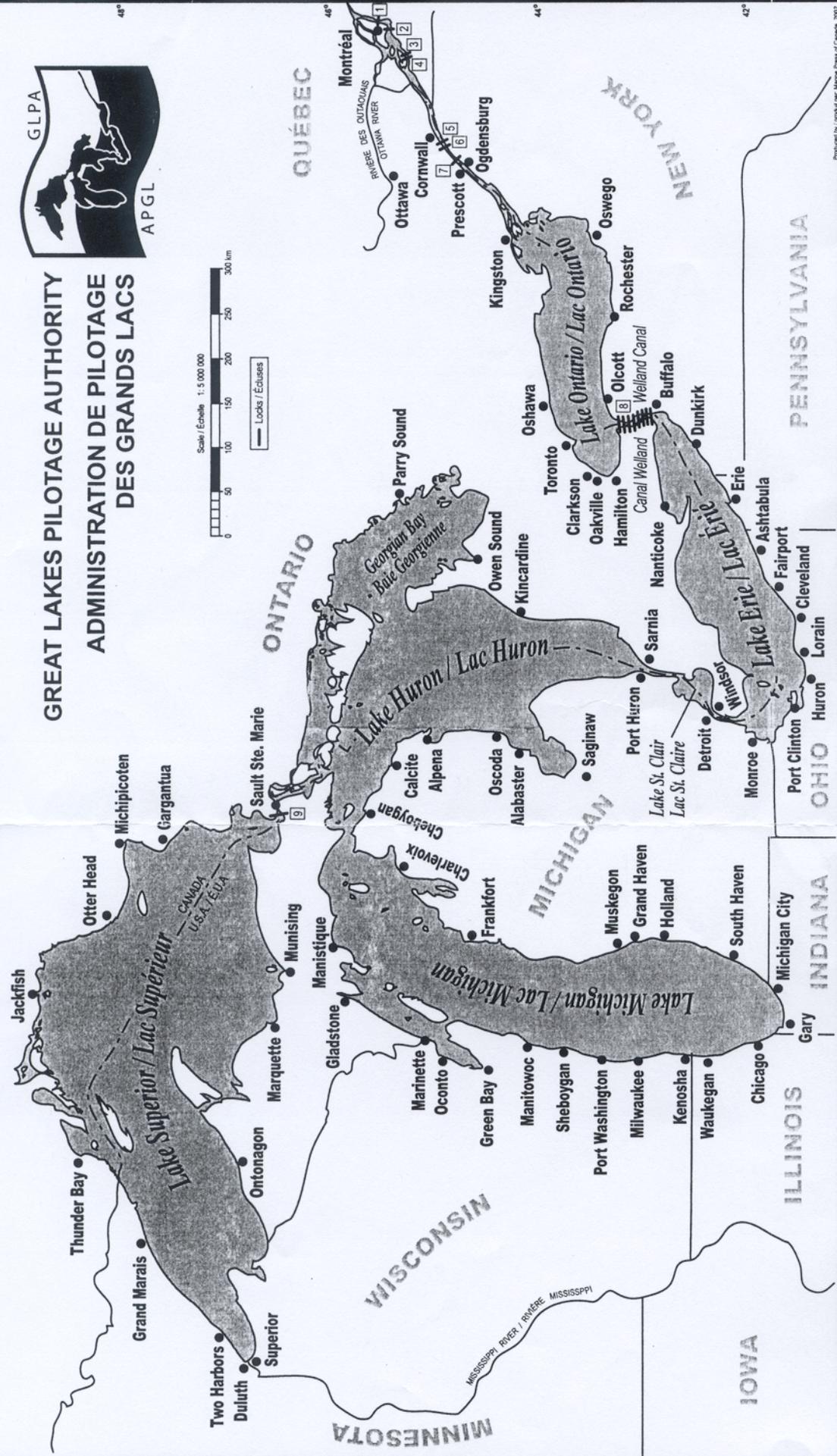
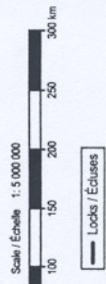
L'Administration est apparentée sur le plan de la propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

8. Chiffres correspondants

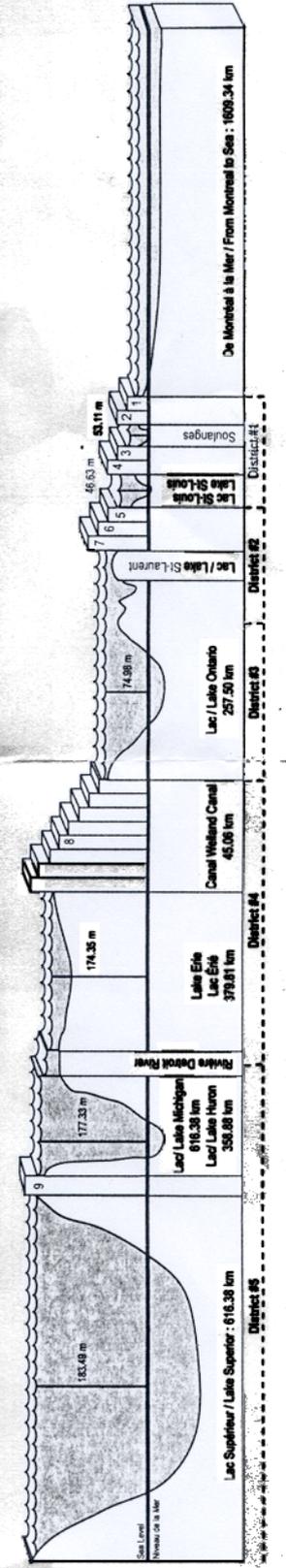
Certains chiffres correspondants de 2000 ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation de l'année courante.



GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY
ADMINISTRATION DE PILOTAGE
DES GRANDS LACS



- Locks / Écluses:**
1. St. Lambert
 2. Côté Ste. Catherine
 3. Lower / bas Beauharnois
 4. Upper / haut Beauharnois
 5. Sorel
 6. Eisenhower
 7. Ingois
 8. Canal Welland
 9. Soo
- Pilotage Districts / Circonscriptions de pilotage:**
1. Cornwall
 2. International district #1 International
 3. Lac Ontario Lake
 4. International district #2 International
 5. International district #3 International



Approved by: (produit par) Approved Plans of Canada, 2002